CITTA' DI VENEZIA

Rep. Ord. n°507 del 25 giugno 2010

Oggetto: **Ordinanza**: **Regolamentazione dell'incrocio semaforizzato di via Cappuccina – via Tasso – via Da Vinci**

IL DIRIGENTE

Direzione Mobilità e Trasporti
Direttore ing. Franco Fiorin

Area Mobilità e Traffico
Dirigente arch. Loris Sartori

Premesso che:

- la Società PMV S.p.A. in data 28/10/2009 ha provveduto a riconsegnare ai sensi dell'art. 200 del D.P.R. 554/1999 le aree interessate dai cantieri del tram, consentendo al Comune di Venezia di riprenderle in carico;
- si stanno conducendo le prove tecniche di transito del veicolo tranviario necessarie per la definizione degli interventi di perfezionamento delle opere realizzate;
- è in previsione a breve l'inizio della fase di pre-esercizio e di esercizio tranviario, durante la quale verranno attivati gli impianti semaforici tranviari previsti dal progetto;
- che l'utilità degli stessi impianti è riconosciuta per le funzioni di messa in sicurezza del traffico privato mediante la separazione dei movimenti conflittuali con le traiettorie del convoglio tranviario, secondo quanto disposto dall'art. 143 comma 8 del Codice della Strada, nonché per l'assegnazione al tram della priorità di transito rispetto agli altri veicoli che si attestano all'incrocio;

Preso atto che:

- insiste un'intersezione a raso semaforizzata tra via Cappuccina, via Tasso e via Da Vinci;
- l'intersezione in oggetto è interessata dal transito del tram e pertanto è necessario implementare il preferenziamento tranviario nella programmazione semaforica;

Constatato che:

- le vie interessate sono classificate come strade urbane di quartiere E (via Cappuccina) e strade locali (via Tasso e via Da Vinci);
- la circolazione su via Cappuccina lato nord avverrà a doppio senso con una corsia riservata al trasporto pubblico e autorizzati in direzione nord, e una corsia aperta a tutti i veicoli in direzione sud;
- la circolazione su via Cappuccina lato sud avverrà a doppio senso con una corsia riservata al trasporto pubblico e autorizzati in direzione sud, una corsia centrale riservata solo al tram in direzione nord, una corsia aperta a tutti i veicoli in direzione nord;
- permarrà la corsia riservata al trasporto pubblico in direzione nord di via Cappuccina;

Sede di Mestre
Villa Ceresa
via Mancini, 10
30174 Venezia Chirignago
tel. 041.545.9421
fax 041.545.9490
loris.sartori@comune.venezia.it

Responsabile del procedimento:
Loris Sartori

Responsabile dell'istruttoria::
Matteo Stevanato

Valutato che:

- garantendo una corsia centrale riservata al tram, l'assetto viabilistico sopra descritto comporta una riduzione di capacità dell'incrocio, poiché

tutte le manovre da via Cappuccina lato sud avverranno da un'unica corsia;

- l'incrocio deve garantire fluidità per la corrente proveniente da via Carducci e diretta su via Tasso, attuale itinerario preferito per la circuitazione del centro urbano di Mestre lato sud;
- l'impianto deve garantire il coordinamento dei tempi con il semaforo precedente di via Cappuccina – via Carducci;
- per facilitare l'ingresso del tram all'incrocio anche in caso di semaforo spento o lampeggiante risulta opportuno assegnare il diritto di precedenza a via Cappuccina;
- il transito del tram in direzione nord avverrà sulla corsia centrale ed il verde semaforico si attiverà solo su chiamata del veicolo;
- ai fini della sicurezza e della minimizzazione dei tempi di attesa al semaforo, risulta opportuno far circolare i bus, non ancora dotati del medesimo sistema di chiamata del verde, sulla corsia dedicata al traffico privato;

Considerato che:

- l'Amministrazione deve essere messa nelle condizioni di attuare un monitoraggio diretto delle condizioni degli impianti semaforici di nuova istituzione, o già esistenti, nonché di poter intervenire agevolmente tramite accesso remoto, qualora si necessiti apportare correzioni o adeguamenti ai piani semaforici per sopravvenute esigenze o modifiche alla circolazione, senza per questo ricorrere all'intervento sul posto;
- per i suddetti motivi tutti gli impianti esistenti nella terraferma sono centralizzati su specifico sistema di controllo e che per i nuovi impianti, compreso quello regolatore dell'intersezione in oggetto, sussiste pertanto il medesimo requisito;
- la centralizzazione consente anche la sincronizzazione del timer dei diversi impianti semaforici, caratteristica indispensabile per garantire il coordinamento dei tempi semaforici tra un impianto ed il successivo;

Richiamata:
la nota del 12.02.2009 prot. n. 66721, con la quale la Direzione Mobilità e Trasporti ed il Servizio Tecnologico chiedono al soggetto realizzatore del servizio tranviario, PMV S.p.A., l'effettuazione dei necessari collegamenti di comunicazione degli impianti semaforici con la postazione centrale di regolazione semaforica;

Richiamato altresì:
il progetto definitivo del Sistema tranviario su Gomma di Mestre che alle Relazioni tecnico-specialistiche e generali, afferma il principio secondo cui "la definizione della sequenza semaforica per inserire una fase dedicata al passaggio del veicolo tranviario, o per modificare la durata delle fasi per ammettere anche il transito del veicolo tranviario, deve comunque sottostare gerarchicamente al sistema di gestione centralizzata dei semafori del Comune di Venezia";

Vista la campagna di indagini effettuata per il monitoraggio delle intersezioni interessate dalla linea tranviaria e le analisi di capacità dell'incrocio in oggetto;

Visto l'art. 6 del D.P.R. n.503/1996, secondo cui "gli impianti semaforici, di nuova installazione o di sostituzione, devono essere dotati di avvisatori acustici che segnalano il tempo di via libera anche a non vedenti e, ove necessario, di comandi manuali accessibili per consentire tempi sufficienti per l'attraversamento da parte di persone che si muovono lentamente", e viste le norme di riferimento CEI 214-7 e L. n.447/1995;

Visto l'art. 145 del Codice della Strada, comma 3 "negli attraversamenti di linee ferroviarie e tranviarie i conducenti hanno l'obbligo di dare la precedenza ai veicoli circolanti su rotaie, salvo diversa segnalazione", e comma 7 "è vietato impegnare una intersezione o attraversamento di linee ferroviarie o tranviarie quando il conducente non ha la possibilità di proseguire o sgomberare in breve tempo l'area di manovra in modo da consentire il transito di veicolo provenienti da altre direzioni";

Vista l'Ordinanza Dirigenziale n. 434 del 04/06/2010 di Regolamentazione della circolazione in via Cappuccina, tra via Olivi e via Rampa Cavalcavia;

Visto il D. Lgs. 18.08.2000 n. 267 ed in particolare l'art. 107;

Visti gli artt. 6 e 7 del D. Lgs 30.04.1992 n. 285 (Codice della strada) ed il relativo regolamento di esecuzione ed attuazione, dato con DPR 16.12.1992 n. 495;

Visti gli articoli 40 e 41 del Codice della strada;

ORDINA

A) **Disciplinare la circolazione nell'intersezione di via Cappuccina – via Tasso – via Da Vinci mediante le modifiche all'impianto semaforico esistente descritte di seguito:**

1) tipologia di intersezione: interdipendente, semplice;

2) fasi semaforiche:

fase A1): corrente veicolare di via Da vinci; corrente veicolare di via Tasso; attraversamento pedonale di via Cappuccina lato sud; attraversamento pedonale di via Cappuccina lato nord;

fase A2): corrente veicolare di via Da vinci; corrente veicolare di via Tasso; attraversamento pedonale di via Cappuccina lato sud;

fase B): corrente veicolare di via Cappuccina lato nord; attraversamento pedonale di via Da Vinci;

fase C1): corrente veicolare di via Cappuccina lato sud; attraversamento pedonale di via Da Vinci; attraversamento pedonale di via Tasso;

fase C2): corrente veicolare di via Cappuccina lato sud;

fase D1): movimento tranviario e veicolare di via Cappuccina lato nord su sede promiscua;

fase D2): movimento tranviario di via Cappuccina lato su sede riservata; attraversamento pedonale di via Da Vinci; attraversamento pedonale di via Tasso;

3) dispositivi per il preferenziamento e la microregolazione:

collegamento radio tra apparato di bordo *wi-fi* e centralino semaforico; a una distanza di 100 m dall'incrocio il tram segnala la sua presenza al centralino, il quale pone al rosso i movimenti nemici, garantendo un tempo minimo di verde, e avvia la fase tranviaria D1 o D2);

4) periodo di attivazione:

semaforo acceso a partire dall'orario di inizio del servizio tranviario;

semaforo a luce gialla lampeggiante: in assenza di servizio tranviario;

B) imporre le prescrizioni previste agli articoli 39, 40 e 41 del Codice della Strada mediante la posa in opera dei seguenti segnali:

1) segnali luminosi:

n.2 lanterne semaforiche veicolari normali (Figura II 449 Art.159 Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada) su palo destro e palo sinistro per l'attestamento su corsia destra di via Cappuccina lato sud;

n.2 lanterna semaforica per veicoli di trasporto pubblico (Figura II 452 Art.161 Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada) su palo destro e palo sinistro per l'attestamento tranviario su corsia centrale di via Cappuccina lato sud;

n.2 lanterne semaforiche veicolari normali su palo a sbraccio destro per l'attestamento di via Tasso (una sul fusto e una sul braccio);

n.1 lanterna semaforica veicolare normale su palo sinistro per l'attestamento di via Tasso;

n.2 lanterne semaforiche veicolari normali su palo destro e palo sinistro per l'attestamento di via Cappuccina lato nord;

n.2 lanterne semaforiche veicolari normali su palo destro e palo sinistro per l'attestamento di via Da Vinci;

n.2 lanterne semaforiche pedonali (Figura II 454 Art.162 Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada) per l'attraversamento pedonale di via Cappuccina lato nord;

n.2 lanterne semaforiche pedonali per l'attraversamento pedonale di via Cappuccina lato sud;

n.2 lanterne semaforiche pedonali per l'attraversamento pedonale di via Tasso;

n.2 lanterne semaforiche pedonali per l'attraversamento pedonale di via Da Vinci;

n.2 lanterne semaforiche per velocipedi (Figura II 456 Art.163 Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada) per l'attraversamento ciclabile di via Da Vinci;

2) segnali verticali:

n.1 segnale di dare precedenza (Figura II 36 Art.106 Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada) per l'attestamento di via Da Vinci;

n.1 segnale di dare precedenza per l'attestamento di via Tasso;

n.1 segnale di direzione obbligatoria dritto, eccetto bus e autorizzati, (Figura II 80/a Art.122 Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada) sull'attestamento di via Da Vinci;

n.1 segnale di direzione obbligatoria dritto, eccetto bus e autorizzati, sull'attestamento di via Tasso;

n.1 segnale di direzioni consentite destra-sinistra, (Figura II 81/a Art.122 Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada) eccetto trasporto pubblico e autorizzati, sull'attestamento di via Cappuccina lato nord;

n.1 segnale di direzioni consentite destra-sinistra (Figura II 81/a Art.122 Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada), eccetto trasporto pubblico e autorizzati, sull'attestamento di via Cappuccina lato sud;

3) segnali orizzontali:

n.1 attraversamento ciclo-pedonale posto su via Da Vinci;

n.1 attraversamento pedonale posto su via Cappuccina lato nord;

n.1 attraversamento pedonale posto su via Cappuccina lato sud;

n.1 attraversamento pedonale posto su via Da Vinci;

n. 1 corsia di attestamento su via Cappuccina lato nord;

n. 1 corsia di attestamento su corsia est di via Cappuccina lato sud;

n. 1 corsia di attestamento tranviario su corsia centrale di via Cappuccina lato sud;

n. 1 corsia di attestamento su via Tasso;

n. 1 corsia di attestamento su via Da Vinci;

C) In caso di semaforo spento o lampeggiante, assegnare il diritto di precedenza ai veicoli tranviari e l'obbligo di dare la precedenza agli altri veicoli; in dettaglio:

è fatto obbligo ai veicoli provenienti da via Tasso e via Da Vinci di dare la precedenza ai veicoli provenienti da via Cappuccina.

D) Dotare l'impianto dei dispositivi acustici per l'attraversamento pedonale dei non vedenti;

E) Attivare il regolatore dell'incrocio semaforico in modalità centralizzata su sistema di controllo remoto tramite connessione dati.

La presente ordinanza ha validità ed esecutività dal giorno 1 Luglio 2010.

La presente ordinanza è resa pubblica mediante la posa in opera e la manutenzione, a cura di PMV S.p.A., della prescritta segnaletica stradale, così come descritta nello schema segnaletico ai sensi del D.M. 24/10/2000. A tal fine i segnali permanenti in contrasto vanno rimossi. Sono a cura di PMV S.p.A. anche i necessari collegamenti di comunicazione degli impianti con la postazione centrale di regolazione semaforica.

Dell'avvenuta installazione va dato tempestivo avviso, tramite inoltro alla Direzione Mobilità e Trasporti – Area Mobilità e Traffico e alla Direzione Polizia Municipale, di apposito verbale riportante la data e l'ora.

È fatto obbligo a tutti gli utenti della strada di rispettare quanto stabilito nella presente ordinanza.

Gli organi di polizia stradale di cui all'art. 12 del Codice della strada, sono incaricati di far rispettare le prescrizioni del presente provvedimento.

A carico dei trasgressori alle disposizioni descritte nella presente ordinanza saranno applicate le sanzioni amministrative previste dal Codice della strada.

A norma dell'art. 3 c. 4 della legge n. 241/1990, si avverte che, avverso la presente ordinanza, chiunque vi abbia interesse potrà presentare ricorso ai sensi della legge n. 1034/1971 al TAR Veneto, per incompetenza, eccesso di potere o per violazione di legge, entro 60 giorni dalla sua pubblicazione, ovvero ricorso straordinario al Capo dello Stato ai sensi del D.P.R. 1199/1971, entro 120 giorni dalla sua pubblicazione.

Avverso la presente ordinanza è altresì ammesso ricorso al Ministero dei Trasporti entro 60 giorni dalla posa della segnaletica, in relazione alla natura dei segnali apposti, ai sensi dell'art. 37 c. 3 del Codice della Strada.

CITTA' DI
VENEZIA

IL DIRIGENTE D'AREA
arch. Loris Sartori